

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen
relatif au transport international des marchandises dangereuses
par voies de navigation intérieures (ADN)
(Comité de sécurité de l'ADN)

Quarante-quatrième session

Genève, 26-30 août 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel des instructions
de chargement et de déchargement sur sa quatrième réunion****Communication du Gouvernement néerlandais* *****Résumé*

Documents connexes :

Document informel INF.12 de la trente-quatrième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 (par. 16 et 17)

Document informel INF.9 de la trente-cinquième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72 (par. 14 à 16)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/37
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76 (par. 71 et 72)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/26
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78 (par. 35 et 36)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/14
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 (par. 66)

Document informel INF.13 de la quarantième session
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82 (par. 68)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/41

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/52.

** A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 74)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/12

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (par. 69)

Introduction

1. Le groupe de travail informel des instructions de chargement et de déchargement a tenu sa quatrième réunion les 9 et 10 avril 2024 à La Haye (Pays-Bas). Y ont participé des membres des délégations allemande, néerlandaise et luxembourgeoise, ainsi que des représentants de l'European Chemical Industry Council (Cefic), de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), de l'Organisation européenne des bateliers (OEB), de FuelsEurope, de VOTOB et de Lloyds Register. Le groupe de travail informel a poursuivi l'examen des points prévus dans son mandat, adopté à la trente-neuvième session du Comité de sécurité de l'ADN.

2. Fixer des débits maximaux de chargement et de déchargement en sécurité permet de prévenir l'accumulation de charges électrostatiques et, en fin de compte, le risque d'explosion. En outre, cela permet d'éviter que la pression devienne excessive dans les citernes ou insuffisante pendant le déchargement. Un seul document pratique indiquant les débits maximaux de chargement et de déchargement en sécurité devrait se trouver à bord des bateaux afin d'éviter qu'un débit potentiellement dangereux ne soit convenu avant le chargement et le déchargement. Ce document constitue les instructions de chargement et de déchargement.

I. Processus d'élaboration des instructions de chargement et de déchargement

3. Le groupe a brièvement rappelé le processus d'élaboration des instructions de chargement et de déchargement examiné au cours de la réunion précédente. Il avait été proposé d'établir une distinction entre « les informations sur le bateau » et le « document opérationnel (les instructions de chargement et de déchargement) », qui permettrait au groupe d'exiger que les sociétés de classification approuvent ou vérifient les informations sur les bateaux. Le transporteur devrait être chargé de rédiger les instructions de chargement et de déchargement sur la base des informations sur le bateau, fournies par le constructeur du bateau ou les installations à terre et vérifiées ensuite par les sociétés de classification qui inspectent le bateau. Les instructions de chargement et de déchargement devraient être regroupées en un seul document pratique qui pourrait être utilisé pour déterminer les débits de chargement en sécurité pour toutes les cargaisons du bateau.

4. Le groupe a confirmé que les données relatives au bateau devraient inclure les éléments suivants :

a) La configuration des tuyauteries de chargement et de déchargement, y compris la longueur et le diamètre des conduites ;

b) La configuration de la conduite d'évacuation de gaz, y compris la longueur et le diamètre de la conduite ;

c) La distance entre l'ouverture des tuyauteries de chargement et le fond de la citerne à cargaison ;

d) L'orientation de l'ouverture des tuyauteries de chargement (verticale ou horizontale) ;

e) Des informations sur les équipements connectés aux tuyauteries et aux citernes à cargaison, y compris en ce qui concerne les coupe-flammes et la configuration des soupapes de surpression (systèmes de protection autonomes).

5. Sur la base de ces informations, le transporteur doit établir les instructions de chargement et de déchargement, qui doivent comprendre les données suivantes :

- a) Le débit maximal de chargement en sécurité pour la phase initiale (en m³/h) ;
- b) Le débit maximal de chargement en sécurité pour la phase intermédiaire (en m³/h) ;
- c) Le volume maximal [OK pool] qui peut être chargé pendant la phase initiale (en m³).

6. Le débit maximal de chargement en sécurité devrait être fondé sur la vitesse de chargement en sécurité indiquée aux 3.2.1, 7.3.3.2 et 11.1.7 du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT) (à savoir 1 m/s pour la phase initiale et 7 m/s pour la phase intermédiaire). Pour la phase intermédiaire, le débit maximal de chargement en sécurité doit également être limité par le débit maximal des vapeurs ou du gaz dans la conduite de retour de gaz.

II. Travaux sur les propositions d'amendements

7. Le groupe a commencé à établir des propositions d'amendements à l'ADN pour rendre compte du processus d'élaboration des instructions de chargement et de déchargement, décrit ci-dessus. Au cours des débats, il a conclu que le document devrait être renommé (dans la version anglaise) « Instruction on the loading and unloading flow rate » (Instructions relatives aux débits de chargement et de déchargement), ce qui permettrait de s'assurer que le débit maximal de chargement correct est bien indiqué en m³/h.

8. Le groupe s'est penché sur la question de savoir où les données relatives aux bateaux devraient figurer. Ces données pourraient soit être indiquées dans un nouveau document (« données relatives au bateau pour les instructions de chargement et de déchargement »), soit être ajoutées à la « liste des matières transportables par le bateau » du 1.16.1.2.5. L'avantage de cette deuxième solution est que les sociétés de classification agréées par les Parties à l'ADN ont déjà mis en place des processus pour vérifier les informations nécessaires à l'établissement de la liste des matières transportables par le bateau (matériau dont est fait la citerne, présence ou non de revêtement sur les citernes, etc.).

9. Le groupe de travail informel a décidé que les projets de propositions d'amendements devraient être retravaillés avant d'être présentés au Comité de sécurité de l'ADN sous la forme d'une liste complète et détaillée. On trouvera à l'annexe du présent document une liste des paragraphes de l'ADN que le groupe de travail informel envisage de modifier ou dont il se sert pour ses travaux.

III. Prochaine réunion

10. Si le Comité de sécurité de l'ADN approuve le processus proposé pour l'élaboration des instructions de chargement et de déchargement, notamment la répartition des responsabilités et les éléments à prendre en compte au cours des différentes étapes, le groupe de travail informel souhaiterait continuer de rédiger des propositions d'amendements à l'ADN dans ce sens lors de la prochaine réunion du groupe.

11. La prochaine réunion du groupe de travail informel aura lieu les 17 et 18 septembre 2024 à La Haye (Pays-Bas).

IV. Mesures à prendre

12. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à examiner le rapport du groupe de travail informel et à lui donner la suite qu'il jugera appropriée.

Annexe

1.2.1	Définition des instructions de chargement et de déchargement
1.4.2.2.1 b) Obligations du transporteur	Le transporteur doit s'assurer que la documentation prescrite se trouve à bord.
1.4.2.2.1 l) Obligations du transporteur	Le transporteur doit remplir la liste de contrôle figurant au 8.6.3, qui contient une question sur les débits de chargement.
1.4.2.2.1	Élaboration des instructions de chargement et de déchargement (sur la base des données relatives au bateau)
1.4.2.2.1	Transporteur responsable des débits de déchargement à la place du déchargeur
1.4.3.3 s) Obligations du remplisseur	Le remplisseur doit s'assurer que les débits de chargement sont conformes aux instructions.
1.4.3.7 j) Obligations du déchargeur	Le déchargeur doit s'assurer que les débits de déchargement sont conformes aux instructions.
1.16.1.2.5	Liste des matières transportables par le bateau
7.2.4.16.1	Débit de chargement (mais pas de déchargement) déterminé en accord avec le personnel des installations à terre
7.2.4.16.15	Charge électrostatique
7.2.4.16.6	Pression au point de raccordement de la conduite de retour de gaz et de la conduite d'évacuation de gaz
8.1.2.3 i)	Les instructions doivent se trouver à bord.
8.6.1.3 et 8.6.1.4, point 11	Modèle de certificat d'agrément (provisoire) de bateau-citerne
8.6.3	Le débit de chargement doit être convenu entre le conducteur et la personne responsable du poste de chargement et de déchargement.
9.3.2.3.21.7	L'alarme et l'interruption automatique se déclenchent lorsque la pression atteint 0,8 fois la pression d'ouverture.
9.3.2.25.9	Calculs
9.3.3.25.9	Calculs